Deutscher Bundestag **Drucksache 17/511**

17. Wahlperiode 26. 01. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Dr. Valerie Wilms, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/420 –

Aktueller Stand des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 17

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 1992 wird das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 17 (VDE 17) von der Bundesregierung verfolgt. Ziel des Projekts ist die Verbesserung der Binnenschifffahrtsverbindung zwischen dem Mittellandkanal und Berlin. Angestrebt wird der Ausbau nach Wasserstraßenklasse Vb, d. h. für maximal 110 Meter lange Großmotorgüterschiffe und maximal 185 Meter lange Großschubverbände, beide mit bis zu 11,4 Meter Breite und einem Tiefgang von 2,8 Meter, weitgehend für den uneingeschränkten Begegnungsverkehr. Die Grundlage für die Planung lieferten Prognosen aus den Jahren 1992 und 1995. Aktuelle Prognosezahlen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus den Jahren 2000 und 2007 liegen inzwischen um 70 bis 80 Prozent unter den Erwartungen der Nachwendejahre und damit sogar – selbst bei einem angenommenen Vollausbau – unter den realen Zahlen der 80er- und 90er-Jahre mit damals deutlich schlechteren Schifffahrtsbedingungen. Im jetzigen Ausbaustand existiert bereits eine leistungsfähige Binnenschifffahrtsstraße, auf der ein zweilagiger Containertransport vom Mittellandkanal nach Berlin möglich ist. Der volkswirtschaftliche Nutzen eines weiteren Ausbaus der Binnenwasserstraßen ist nach wie vor nicht belegt und deshalb umstritten. Eine aktuelle Nutzen-Kosten-Berechnung müsste seitens der Bundesregierung vorgelegt werden, um gerade in Zeiten massiver Staatsverschuldung die öffentlichen Haushalte vor unwirtschaftlichen Investitionen zu schützen. Mit der Verbreiterung und Vertiefung der Havel, der Spree und des Sacrow-Paretzer Kanals ist mit massiven Eingriffen in Natur, Wasserhaushalt und Landschaftsbild zu rechnen. Dagegen hat sich vor Ort ein breiter Widerstand aus Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Naturschutz- und Fischereiverbänden formiert. Sie fordern eine Reduzierung der Ausbauziele. Dies scheint vor dem Hintergrund und beim Vergleich der aktuellen zu den Anfang der 90er-Jahre zugrunde gelegten Prognosezahlen absolut gerechtfertigt. Im Land Berlin hat man bereits die Konsequenzen gezogen und eine Verbreiterung und Vertiefung von Havel und Spree per Beschluss im Abgeordnetenhaus abgelehnt. Der ursprünglich geplante Ausbau der Berliner Wasserstraßen Trasse Süd – der Ausbau des Teltowkanals – wurde seitens der Bundesregierung aufgegeben, da Zielhafen nicht mehr der Osthafen, sondern der Westhafen in Berlin ist. Obwohl damit keine Großschubverbände mehr diesen

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Januar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Kanal nutzen können und es massive Proteste vor Ort gibt, hält die Bundesregierung am Ausbau der Nordkammer der Kleinmachnower Schleuse auf 190 Meter fest.

1. Welche Abschnitte des VDE 17 sind bereits fertiggestellt?

Das VDE 17 besteht aus den Streckenabschnitten Mittellandkanal von Rühen bis Magdeburg, Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Elbe-Havel-Kanal, Untere-Havel-Wasserstraße und Havelkanal sowie der Berliner Nordtrasse. 80 Prozent der Streckenabschnitte bis Brandenburg sind fertiggestellt.

2. Für welche Abschnitte des VDE 17 laufen derzeit Planungsarbeiten?

Für alle Abschnitte, die noch nicht fertiggestellt sind, laufen in unterschiedlichen Planungsphasen Planungsarbeiten.

3. Wie ist das Verhältnis von Planungs- und Realisierungskosten bei den einzelnen Abschnitten des VDE 17?

Zu den Planungskosten zählen die Kosten für Vorplanung, Entwurfsplanung, Ausschreibungsplanung, Ausführungsplanung, Bauüberwachung und das Baubestandswerk. Sie werden als sogenannter Bauleitungsanteil pauschal in den Haushaltsunterlagen ausgewiesen. Der Bauleitungsanteil beträgt je Bauwerksart und Vergabeanteil zwischen 15 und 20 Prozent der Realisierungskosten (Baukosten).

4. Auf welcher Grundlage wurden bzw. werden Nutzen-Kosten-Untersuchungen für einzelne Abschnitte des VDE 17 durchgeführt, und zu welchem Ergebnis sind sie gekommen vor dem Hintergrund, dass die Güterverkehrsprognosen über die Jahre stark nach unten korrigiert wurden?

Das gesamte Projekt VDE 17 wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 1992 auf Basis der damaligen Gesamtverkehrsprognose für das Jahr 2010 nach der Methodik für die Bewertung von Projekten im Rahmen des BVWP bewertet. Im Jahr 1995 wurde die Projektbewertung mit einer aktualisierten Güterverkehrsprognose nochmals überprüft. Die Ergebnisse weisen in beiden Fällen eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität des Projektes aus. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde ausschließlich für das Gesamtprojekt durchgeführt, weil der verkehrliche Nutzen erst mit Fertigstellung der durchgehenden Wasserstraßenverbindung in gleicher Qualität vollständig erreicht wird.

5. Welche Abschnitte des VDE 17 sind noch nicht planfestgestellt?

Von über 50 Planfeststellungsabschnitten sind noch für die Abschnitte Flusshavel, Nordtrasse Berlin (Havelabschnitt Berlin PFA 2, Spreeabschnitt PFA 3), den zweiten Abschnitt Havelkanal, die Schleuse Brandenburg und ca. 6 Brücken Planfeststellungsverfahren zur vollständigen Umsetzung des VDE 17 erforderlich.

6. Für welche Abschnitte sind zurzeit die Planungsverfahren bis zum Scopingtermin bzw. bis zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Umweltverbände vorangeschritten?

Die Anhörung im Verfahren für den Neubau der Freybrücke in Berlin ist abgeschlossen. Die Scopingtermine für den Ausbau der Flusshavel, den Havelkanal und den Ersatzbau der Brücke in Marquard haben stattgefunden.

Für einen Teil des PFA 3 in Berlin wurde bereits eine Anhörung durchgeführt.

7. Wann ist mit der Vorlage von Planfeststellungsbeschlüssen für welche weiteren Abschnitte zu rechnen?

Der Beschluss zum Neubau der Freybrücke soll bis Mitte 2010 erlassen werden. Für die noch nicht beantragten Verfahren lässt sich ein Termin für den Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse derzeit belastbar nicht vorhersagen.

8. In welchen Abschnitten hat es im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens Planänderungen gegeben, und wie werden diese dokumentiert?

In der Regel gibt es in jedem Planfeststellungsverfahren aufgrund der Anhörung der Fachbehörden, der Umweltverbände und der privaten Betroffenen Planänderungen. Die Änderungen sind in den Anordnungen enthalten, die die Planfeststellungsbehörde in dem Planfeststellungsbeschluss festlegt oder werden durch entsprechende Anpassungen der Planunterlagen dokumentiert.

9. Inwiefern sind der Teltowkanal und die Kleinmachnower Schleuse noch Bestandteil des VDE 17?

Mit der Aufnahme folgender Erläuterung zum Teltowkanal als Südtrasse des VDE 17 in den Bundeshaushaltsplan 2002 sind die Maßnahmen am Teltowkanal von den Maßnahmen zwischen Rühen und Berlin Westhafen aus dem VDE 17 losgelöst:

„Die Wasserstraßen Berlin-Süd sind heute für Europaschiffe (Klasse IV) im Gegenverkehr nur teilabgeladen befahrbar. Auf einen über die Wasserstraßenklasse IV hinausgehenden Ausbau wird verzichtet."

Das Planfeststellungsverfahren für die Schleuse Kleinmachnow stellte nicht auf das VDE 17, sondern auf die Notwendigkeit für einen Ersatz der alten Schleusen ab. Bautätigkeiten beschränken sich auf sicherheitsrelevante Maßnahmen und Ersatzinvestitionen.

10. Aus welchen Mitteln soll der Ausbau der Kleinmachnower Schleuse finanziert werden?

Der Ersatz der Schleuse Kleinmachnow wird aus den auf die Bundeswasserstraßen entfallenden Anteilen der Mittel der streckenbezogenen Maut, Kapitel 12 02 des Bundeshaushalts, finanziert.

11. Inwiefern wird nach der Aufgabe der Anbindung des Osthafens durch das Land Berlin mit einem Neubau der Kleinmachnower Schleuse jetzt seitens der Bundesregierung die bessere Anbindung des Hafens Königs Wusterhausen und die Anbindung der Oder an die Havelwasserstraßen verfolgt?

Die Ersatzinvestition der Schleuse Kleinmachnow ist auf Grund des Alters der Schleuse und ihres schlechten Zustandes erforderlich. Die Verkehrszahlen oder eine bessere Anbindung des Hafens Königs Wusterhausen oder die Anbindung der Oder sind nicht ausschlaggebend für diese Ersatzinvestition. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

12. Wenn der Babelsberger Durchstich als Teil des Teltowkanals nicht mehr durch Ausbau erweitert wird, so dass auch zukünftig keine Schiffe von mehr als neun Meter Breite ihn durchfahren können, warum wird die Kleinmachnower Schleuse dann für Großmotorgüterschiffe und Großschubverbände, die eine Breite von 11,4 Meter haben, ausgebaut?

Die vorhandene Kammerbreite der Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow beträgt 12 m. Für den Ersatzneubau wurde das Standardbreitenmaß von Schleusen der Klassifizierungen IV und V mit 12,50 m angewendet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 11 verwiesen.

13. Welche, bzw. wie viele Firmen und Betriebe wickeln nach Informationen der Bundesregierung Transporte über den Teltowkanal ab?

14. Welche, bzw. wie viele Firmen und Betriebe würden nach Informationen der Bundesregierung Transporte über den Teltowkanal abwickeln, wenn der Ausbau der Kleinmachnower Schleuse wie geplant durchgeführt würde?

15. Mit welcher Gütermenge rechnet die Bundesregierung bei diesen Transporten?

Die Fragen 13, 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Investitionen am Teltowkanal einschl. der Schleuse Kleinmachnow sind Ersatzinvestitionen zur Erhaltung des Status quo. Insofern sind die gefragten Daten nicht entscheidungsrelevant.

Im Übrigen verweise ich auf die Antwort zu den Fragen 9 und 11.

16. Ist auf Grund der neuen Binnengüter-Verkehrszahlen berechnet worden, wie viele Kopplungsstellen dann noch gegenüber der ehemaligen Berechnung notwendig sind?

Bei einer Schleusenkammerlänge von 115 m ist unabhängig von den Verkehrszahlen mindestens eine Koppelstelle erforderlich. Aufgrund der planfestgestellten Kammerlänge von 190 m sind zukünftig keine Koppelstellen mehr notwendig.

17. Wie viele lokale und regionale Arbeitsplätze hängen nach Erkenntnissen der Bundesregierung vom Ausbau der Kleinmachnower Schleuse ab?

Ich verweise auf die Antwort zu den Fragen 9, 11, 13, 14 und 15.

18. Wie unterscheiden sich beim Teilprojekt der Kleinmachnower Schleuse die Kosten für die Planungsvarianten einer 85 Meter langen, einer 115 Meter langen und einer 190 Meter langen Schleusenkammer?

Bei den Baukosten für die Schleuse Kleinmachnow haben die längenabhängigen Kosten eine untergeordnete Bedeutung. Entscheidend für die Wahl der Kammerlänge sind nicht die Baukosten, sondern die Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

19. Welche Kosteneinsparung würde der Ausbau der Wasserstraße des VDE 17 auf 2,5 Meter Abladetiefe gegenüber 2,8 Meter bedeuten, und welche Verbesserungen würde diese geringere Abladetiefe für die Umwelt nach sich ziehen?

Ziel des VDE 17 ist es, zwischen den Häfen und Wirtschaftsstandorten in den neuen Bundesländern und dem westlichen Wasserstraßennetz eine Verbindung zu schaffen, die einen wirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr mit Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden bei einer Abladetiefe von 2,80 m und einen zweilagigen Containertransport ermöglicht. Planungen für einen Ausbau der Wasserstraßen für Fahrzeuge mit einer Abladetiefe von 2,50 m liegen daher nicht vor. Mit einer Verringerung der Abladetiefe von 2,80 m auf 2,50 m würde keine wesentliche Verringerung der erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft erzielt, jedoch das verkehrliche Ziel des Vorhabens nicht erreicht.

20. Welche verschiedenen Initiativen seitens der Landesregierung Brandenburg zur Änderung der Planungen für die Kleinmachnower Schleuse hat es gegeben, und zu welchen Ergebnissen haben diese Initiativen aus welchen Gründen geführt?

Über den Verkehrsminister des Landes Brandenburg wurde eine Überprüfung der Kammerlänge für die Schleuse Kleinmachnow veranlasst. Dabei wurden Kammerlängen von 140 und 115 m geprüft und wegen der erhöhten Eingriffe in die Ufer (Koppelstellen) verworfen.

Das Land Brandenburg hat 2002 das Einvernehmen zu dem Planfeststellungsbeschluss sowohl für die Belange der Wasserwirtschaft als auch in land- und forstwirtschaftlicher Hinsicht erklärt.

21. Inwiefern wurde die im Jahr 2005 bei der Zurückstellung des Ausbaus der Kleinmachnower Schleuse um fünf Jahre angekündigte Prüfung und Neubewertung entsprechend der Verkehrsentwicklung durchgeführt, und wo ist diese dokumentiert?

Infolge der Verschleißerscheinungen an der alten Schleuse ist der Ersatzneubau zeitnah erforderlich geworden, um einen Ausfall der alten Schleuse zu verhindern. Eine in den Akten dokumentierte Überprüfung der Kammerlänge entsprechend der Antwort zu Frage 20 fand 2006 statt mit dem Ergebnis, dass an der Schleusenlänge von 190 m festgehalten wurde.

22. Welche DIN-Normen gelten bezüglich der Dimensionierung beim Neubau von Entkopplungsstellen, und in welcher Weise weichen die bestehenden Entkopplungsstellen von dieser Norm ab?

Koppelstellen werden in der Regel in Spundwandbauweise erstellt. Entsprechend den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen – Wasserbau (ZTV-W) für Spundwände, Pfähle, Verankerungen gelten hierfür die folgenden DIN-Normen:

DIN 1054, DIN EN 1536, DIN EN 1537, DIN 4125, DIN 4128, DIN EN 10025,

DIN EN 10204, DIN EN 10248-1, DIN EN 10248-2, DIN EN 10249-1,

DIN EN 10249-2, DIN EN 12063, DIN EN 12699, DIN EN 14199, DIN 18800-1,

DIN 18301, DIN 18304, DIN 18309.

Die eingetretenen Verformungen an den Spundwänden im Unterwasser der Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow weisen auf statische Defizite im Baubestand hin.

23. Inwieweit wurde der Einsatz neuer Kommunikationsmittel für die Binnenschifffahrt in den Planungsverfahren erwogen (Telekommunikationssystem RIS), mit dem Ziel, die Eingriffe in die Uferlandschaft zu minimieren, damit man durch Einsatz dieser Technik auf Entkopplungsstellen verzichten kann?

Durch den Einsatz moderner Kommunikationsmittel kann auf die Einrichtung von Koppelstellen nicht verzichtet werden.

24. Hat es wesentliche Planungsänderungen im Vergleich zu den ersten Plänen für den Neubau der Kleinmachnower Schleuse gegeben, und wenn ja, welche?

Von den zur Planfeststellung eingereichten Planungen sind im Planfeststellungsverfahren die Planungen für die Vorhäfen weitgehend entfallen. Dadurch konnten geplante Uferabgrabungen am Nordufer des Unteren Vorhafens von 10 bis 70 m Tiefe auf ca. 5 bis 20 m Tiefe reduziert werden. Im Oberen Vorhafen wurde der Ufereingriff von 30 bis 40 m Tiefe auf 20 bis 30 m reduziert.

25. Welche Abweichungen bezüglich der Eingriffe würden sich dann ergeben?

Durch die in der Antwort zu Frage 24 dargestellten Änderungen konnte das im laufenden Planfeststellungsverfahren ausgewiesene FFH-Gebiet in allen wesentlichen Bestandteilen geschützt werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333